

ZAMONAVIY, INNOVATSION YO‘L BELGILARI

Jumayev Shaxzod Shavkat o‘g‘li

Qarshi muhandislik-iqtisodiyot instituti assistenti

shaxzodj886@gmail.com

ANNOTATSIYA

Shahar ko‘chalarida transport vositalarining miqdori ortishi bilan shahar ko‘cha-yo‘l tizimini yuklanishiga, harakat tezligini pasayishiga, harakat xavfsizligini yomonlashishiga olib keladi. Bu o‘z navbatida avtomobillarning vaqtinchalik to‘xtab turish joylariga bo‘lgan talabning ortishiga olib keladi. Vaqtinchalik to‘xtash joylarini qurish uchun albatta bir qancha talablar qo‘yiladi.

Kalit so‘zlar: *Innovatsion axborot-ishora yo‘l belgilari , Vaqtincha saqlash joylari, A darajasi, B darajasi, D darajasi.*

MODERN, INNOVATIVE ROAD SIGNS

ABSTRACT

With the increase in the number of vehicles on the city streets, it causes a load on the city street-road system, a decrease in the speed of movement, and a deterioration of traffic safety. This, in turn, leads to an increase in the demand for temporary parking spaces. There are certain requirements for the construction of temporary parking lots.

Keywords: *Innovative information-signal road signs, temporary storage places, level A, level B, level D.*

KIRISH

Shahar ko‘chalarida harakatlanish xavfsizligini ta‘minlashda haydovchilarga aniq axborotni berish muxim omil hisoblanadi. Shundan kelib chiqqan holda biz quydagi innovatsion axborot-ishora yo‘l belgilari tavsiya qilamiz.

Shahar ko‘chalarida transport vositalarining miqdori ortishi bilan shahar ko‘cha-yo‘l tizimini yuklanishiga, harakat tezligini pasayishiga, harakat xavfsizligini yomonlashishiga olib keladi. Bu o‘z navbatida avtomobillarning vaqtinchalik to‘xtab turish joylariga bo‘lgan talabning ortishiga olib keladi. Vaqtinchalik to‘xtash joylarini qurish uchun albatta bir qancha talablar qo‘yiladi.



1-rasm. Tavsiya etilayotgan innovasion axborot-ishora yo‘l belgilari

Masalaning qo‘yilishi va tadqiqot usuli. Vaqtincha saqlash joylaridan piyodalar yo‘lagi, vokzallarning yo‘lovchilar binolari, savdo markazlarigacha bo‘lgan masofa 150 m dan oshiq bo‘lmasligi, boshqa ob‘ektlar uchun 300 m dan oshiq qabul qilinmasligi zarur. Tadqiqot natijalariga tayangan holda ko‘chalarda harakatlanish xavfsizligini oshirish, tirbadliklarni oldini olish maqsadida ko‘cha to‘xtash joylarini ko‘chadan tashqarida joylashtirishni 1-jadvaldagi kabi belgilashni tavsiya qilish mumkin[1].

1-jadval

To‘xtash joylarini joylashtirish bo‘yicha tavsiyalar

Xarakatlanish bo‘lagi soni, ta	Bir yo‘nalishdagi xarakat jadalligi, avto/h	To‘xtash joyini ko‘cha bo‘ylab joylashtirish	To‘xtash joyini ko‘chadan tashqarida joylashtirish
II	≤ 2000	+	+
	≥ 2000	-	+
III	≤ 3000	+	+
	≥ 3000	-	+
IV	≤ 3500	+	+
	≥ 3500	-	+

V va undan ortiq bo‘lakli yo‘llarda to‘xtash joylarini imkon qadar ko‘chadan tashqarida joylashtirish shart

Tadqiqot natijalari va ularning muhokamasi. O‘tkazilgan o‘rganish va tadqiqotlarga asoslangan holda ko‘cha bo‘ylab to‘xtab turish joylari mavjud ko‘chalarda ko‘chani xizmat ko‘rsatish darajasini (LOS) quyidagi darajalari tavsiya etiladi[2].

2-jadval

Xizmat ko'rsatish darajalari

Yo'l xarakati xizmati darajasi (LOS)	O'rtacha kechikish, c
A	≤ 5
B	≤ 10
C	≤ 20
D	≤ 25
E	> 30
F	-
Eslatma - F darajasi faqat yuklanganlik darajasi 1 dan kata bo'lganda paydo bo'ladi.	

Xizmat ko'rsatish darajalariga ko'ra ikkinchi darajali harakatlanish yo'nalishlari transport oqimlarining sifat holati:

A darajasi - Ko'pchilik haydovchilar yo'l bo'lagidan to'siqsiz o'tadilar. Kechikish juda kichik.

B darajasi - ko'cha bo'ylab to'xtab turish joylarining transport oqimi harakatlanish imkoniyatiga ta'siri sezilarli bo'ladi. Biroq, kechikish ahamiyatsiz.

C darajasi - ko'cha bo'ylab to'xtab turish joylarining transport oqimi harakatlanish imkoniyatiga ta'siri sezilarli bo'ladi. Kechikish sezilarli darajada oshadi. To'xtash joyiga yaqinlashganda transport vositalarining navbatlari shakllana boshlaydi, ular uzunligi va mavjudligi nuqtai nazaridan jiddiy muammo tug'dirmaydi.

D darajasi - haydovchilarning ko'pchiligi to'xtash joyiga yaqinlashib, uzoq to'xtashga majbur bo'lishadi. Vaqti-vaqti bilan to'xtash joyiga kirishda navbatlar paydo bo'ladi, biroq ko'chani barqaror ishlash imkoni kam.

E darajasi - Yo'l harakati holati saqlanib qolgan holda, transport oqimining to'xtab qolish darajasidagi navbat hosil bo'ladi. Avtomobillar katta kechikishlarga duch kelishadi. Yo'l harakati holatining ozgina o'zgarishi tirbandlikning shakllanishiga olib kelishi mumkin. Ko'cha bo'ylab to'xtab turish joylarida (ya'ni, bir yoki bir nechta harakat yo'nalishlari) o'tkazuvchanligi yo'qoladi[3].

F darajasi - Ko'cha bo'ylab to'xtab turish joylariga transport vositalarining kirish imkoniyati qolmaydi. Transport vositalarining to'xtash joyini qidirish bilan bog'liq navbati ortadi. Kechikish darajasi juda yuqori bo'ladi. Vaziyatni faqat transport vositalarining kelishi intensivligini sezilarli darajada kamaytirish bilan hal qilish mumkin. Ko'cha bo'ylab to'xtab turish joylari mavjud yo'l haddan tashqari yuklangan deb hisoblanadi.

Shahar ko'cha-yo'l tarmog'ida ko'cha bo'ylab to'xtab turish joylari bilan bog'liq yo'qotishlarni iqtisodiy-ijtimoiy baholash. Yo'l-transport hodisalaridan

ko‘rilgan ijtimoiy-iqtisodiy zarar baholashda “Yo‘l-transport hodisalaridan iqtisodiy yo‘qotishlarni aniqlash uslubi” bo‘yicha hisoblab topish mumkin.

YTH umumiy yo‘qotishlar tarkibiga muvofiq, bitta YTH dan umumiy yo‘qotishlarni (so‘m) quyidagi formula ko‘rinishida ifodalash mumkin:

$$Y = \sum (Y_{1i} + Y_{2i} + Y_{3i} + \dots + Y_{8i})$$

Bunda:

Y -aniq bitta YTH dan yo‘qotishlarning umumiy miqdori, so‘m;

Y_{1i} -buzilgan transport vositasini keltirish, ta‘mirlanguncha bekor turish, tiklash va ta‘mirlash xarajatlari, so‘m;

Y_{2i} -buzilgan yo‘l bo‘lagi(ko‘cha), yo‘l-muhandislik inshooti(to‘siqlar, harakatni boshqarish texnik vositalari, ko‘prik panjaralari, yo‘l o‘tkazgich ko‘prik tayanchlari va h.k.) ta‘mirlash xarajatlari, so‘m;

Y_{3i} -yuklarni buzilishidan yo‘qotishlar, so‘m;

Y_{4i} -YTH bo‘lgan xududda harakatlanish me‘yoriy sharoitining buzilish oqibatidan (ushlanib qolish, aylanib o‘tish oqibatida transport vositasining ortiqcha yo‘l bosishi va h.k.) yo‘qotishlar, so‘m;

Y_{5i} - DYHXB va xuquqiy muassasalarni YTH rasmiylashtirish bo‘yicha xarajatlari (surishtiruv ishlarini olib borish, guvohlarni chaqirish, ishni sudga ko‘rish va h.k.), so‘m;

Y_{6i} - harakat qanashchilarining ishtimoiy himoyasi va ma‘naviy yo‘qotishlar (nafaqalar, boquvchisiz qolganligi uchun nafaqalar va h.k.), so‘m;

Y_{7i} - YTH ekologik yo‘qotishlar, bunga ifloslangan yo‘l qatnov qismini va yo‘l oldi tasma-sini tozalash (yong‘in, yonilg‘i, kislota, og‘ir yuklarning to‘kilishi) xarajatlari kiradi, so‘m;

Y_{8i} - odamlarni YTHga uchrashidan xalq xo‘jaligi yo‘qotishlari, bunga milliy daromadning yo‘qotilgan qismi jarrohlik xarajatlari, davolash xarajatlari, kasallik varaqasiga to‘lovlar kiradi, so‘m;

i-bitta YTHga uchragan odamlar, transport vositalarining, (yuklarining va h.k.) soni.

XULOSA.

Xulosa qilib aytganda, avtomobillarni yo‘l tarmog‘ida to‘xtash jarayoni bilan bog‘liq iqtisodiy zararni ikkita asosiy tarkibiy qismga bo‘lish mumkin bo‘ladi:

- to‘xtash jarayoni bilan bog‘liq bo‘lgan yo‘l-transport hodisalaridan kelib chiqadigan zararlar;

- yo‘llarni bir bo‘lakdan ikkinchisiga to‘xtash joylaridan kirish va chiqishlar natijasida transport oqimining kechikishi bilan bog‘liq yo‘qotishlar.

Yo‘l-transport hodisalaridan keladigan ijtimoiy-iqtisodiy zararni baholash. Shahar ko‘chalarida to‘xtash jarayoni bilan bog‘liq bo‘lgan yo‘l-transport hodisalarining statistik ma‘lumotlarini tahlil qilish orqali ko‘cha bo‘ylab to‘xtab turish joylari bilan bog‘liq bo‘lgan yo‘l-transport hodisalarini ajratib ko‘rsatishga imkon beradi[3].

ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. Soliyev A. F. “Shahar yo‘llarida avtotransport oqimini optimallashtirishda yo‘l belgilarini ahamiyati va o‘rni”. Dissertatsiya Andijon-2023 89-92 betlar.
2. Bakirov L. Y., Soliyev A. F. Transport va piyodalar harakat oqimining jadalligi va tarkibining o‘zgarishi // Journal of new century innovations. – 2023. – T. 25. – №. 3. – C. 53-55.
3. Soliyev A., Raximbek X. Transport vositalari konstruktiv xavfsizlik tizimlarini joriy etishning tashkiliy va huquqiy asoslari tahlili // Научный Фокус. – 2023. – Т. 1. – №. 2. – С. 568-574.
4. Karimov , A. A., & Zikriyoyev , S. U. o‘g‘li. (2023). QARSHI SHAHRI KO‘CHALARIDA HARAKAT XAVFSIZLIGINI ILMIY ASOSDA TADQIQ QILISH. *Innovative Development in Educational Activities*, 2(22), 190–199. Retrieved from <https://openidea.uz/index.php/idea/article/view/1832>
5. Каримов , А. А., & Кичкинаев, М. А. у. (2023). ПРИСАДКА ДЛЯ МОТОРНЫЕ МАСЛА. *Educational Research in Universal Sciences*, 2(3), 1021–1024. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/2512>.
6. Mamatov F. M., Karimov A. A. Potato digger with latticed plowshares and oscillating rods. *E3S Web of Conferences*, 2023. 401, P. 04029.
7. Karimov, A. (2023). THEORETICAL JUSTIFICATION OF THE PARAMETERS OF AN IMPROVED POTATO DIGGER. *Innovatsion Texnologiyalar* , 51(03), 135–141. Retrieved from <https://ojs.qmii.uz/index.php/it/article/view/537>
8. Karimov, A. (2023). PARAMETERS JUSTIFICATION OF THE IMPROVED POTATO DIGGER. *Innovative Development in Educational Activities*, 2(18), 256–263. Retrieved from <https://openidea.uz/index.php/idea/article/view/1655>
9. Karimov A.A. Parameters of the working body of root crops // Prospects for the introduction of innovative technologies in the development of agriculture: International conference: – Fergana, 2021. –B.208-213. doi:10.47100/conferences.vlil.1335
10. Karimov, A. (2023). PARAMETERS JUSTIFICATION OF THE IMPROVED POTATO DIGGER. *Innovative Development in Educational Activities*, 2(18), 256–263. Retrieved from <https://openidea.uz/index.php/idea/article/view/1655>
11. Karimov, A. (2021, July). PARAMETERS OF THE WORKING BODY OF ROOT CROPS. In *Конференции*.
12. Кичкинаев Муроджон Ахад угли, Каримов Акмал Акбарович, & Азизов Шавкат Абдурахманович. (2022). ОБОСНОВАНИЯ СРОКОВ СЛУЖБЫ МОТОРНЫХ МАСЕЛ НА АВТОМОБИЛЯ «SHACMAN» УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ В УЗБЕКИСТАНЕ. *Conferencea*, 35–39. Retrieved from <https://www.conferencea.org/index.php/conferences/article/view/955>